

Zimní údržba při ledovce je pro silničáře nejnáročnější disciplínou

20.1.2026 - Monika Brothánková | Krajský úřad Kraje Vysočina

V souvislosti s nedávným výskytem silné ledovky na velkém území Česka, včetně Kraje Vysočina, a následnou debatou, která se objevila ve veřejném prostoru, je žádoucí podrobněji vysvětlit, jak probíhá zimní údržba silnic v případě velmi nepříznivých klimatických podmínek, jako je silné sněžení nebo ledovka, a jaké jsou její technické a technologické limity. „Ve chvíli, kdy podle předpovědi víme, že se blíží extrémní počasí, začíná intenzivní příprava lidí i techniky. V případě nedávné ledovky vyrazili silničáři do terénu už navečer i v nočních hodinách, dávno předtím než většina lidí jela do práce nebo do školy,“ vysvětlil výrobní náměstek Martin Jakubec a zdůraznil, že cílem údržby je vždy zajistit základní sjízdnost komunikací a minimalizovat dopady extrémního meteorologického jevu.

Ledovka je na údržbu technologicky nejproblematictější jev

Ledovka patří mezi nejvíce náročné situace pro zimní údržbu. Na rozdíl od sněhu vzniká při mrznoucím dešti souvislá ledová vrstva, která se tvoří rychleji, než mohou účinkovat posypové materiály. Ty navíc nepůsobí okamžitě a jejich účinnost závisí na teplotě, intenzitě srážek i zatížení komunikace. Zimní údržba tak pouze zmírňuje následky počasí, není v žádném případě reálné, aby zajistila letní provozní podmínky.

Údržba má své prostorové i časové souvislosti

Silničáři na Vysočině spravují téměř pět tisíce kilometrů silnic prvních, druhých a třetích tříd. Posypová technika má omezenou kapacitu pro náklad materiálu a musí postupovat podle předem stanovených tras. Průměrná rychlost sypače je kolem 40 km/h, jeden vůz ošetří v obou směrech přibližně 180 kilometrů, což pro představu trvá čtyři až pět hodin. V případě ledovky nebo zhoršené viditelnosti se tato doba logicky prodlužuje.

Ponechání slabé vrstvy sněhu je při ledovce žádoucí

Před příchodem ledovky nebylo vhodné odstranit tenkou vrstvu sněhu, která na některých komunikacích ležela. Hrnutí při malé výšce sněhu naopak obnaží vozovku, na které pak vzniká nebezpečný led. Slabá sněhová vrstva naopak vytvoří kompaktní krustu s lepší adhezí (přilnavostí), což snižuje riziko smyků a pádů vozidel i chodců.

I technika KSÚSV má svá technická omezení a řidiči musí dbát na bezpečnost provozu

Údržbová technika KSÚSV se pohybuje za stejných podmínek jako ostatní vozidla a NENÍ vybavena pneumatikami s hroty nebo sněhovými řetězy. Při vzniku čisté ledové vrstvy je logicky ohrožena plynulost dopravy i bezpečnost posádek zimní údržby, které musí stejně jako ostatní řidiči postupovat obezřetně.

Silničáři provádí zimní údržbu ve dne i v noci

Veřejnost si často spojuje KSÚSV jen s problematickými situacemi. Méně viditelná, ale neméně

důležitá, je práce zaměstnanců zimní údržby, kteří zasahují v nočních hodinách a nepřetržitě, aby dopady počasí na dopravu byly co nejmenší.

„Děkuji všem našim pracovníkům zimní údržby za jejich vysoké pracovní nasazení. Vyjíždějí v noci, za snížené viditelnosti a na kluzkých komunikacích, přitom zachovávají profesionální přístup a dbají na bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu,“ adresuje poděkování zaměstnancům výrobní náměstek Jakubec.

Ředitel KSÚSV Radovan Necid dodává a znovu apeluje na veřejnost: „Zimní údržba nemůže zastavit extrémní počasí, může ale systematicky zmírňovat jeho dopady. Za jeden den jsme z úterý a ve středu najeli a ošetřili více než 20 tisíc kilometrů silnic, spotřebovali tisíc tun soli a čtyři tisíc tun inertních materiálů. Prosíme řidiče o respektování aktuálních podmínek a přizpůsobení jízdy skutečnému stavu vozovek zejména v takto extrémních podmínkách.“

- Zpráva převzatá od Krajské správy a údržby silnic Vysočiny
- foto: archiv KSÚSV

https://www.kr-vysocina.cz/vismo/dokumenty2.asp?id=4135877&id_org=450008